

# Ungdom og bilkørsel

## Hvilke sammenhænge er der mellem unges livsstil og kørestil?

Mette Møller, *cand.psych. ph.d. studerende, mm@dtf.dk*  
Danmarks TransportForskning

### Resumé

*Unge bilister udgør et problemfelt i relation til trafiksikkerhed, der bør tages alvorligt. I denne undersøgelse sættes der fokus på variationer i risikobetonet kørestil blandt unge bilister baseret på udvalgte aspekter af deres livsstil. Undersøgelsen viser signifikante forskelle mellem de unges livsstil, og i hvilken grad deres kørestil er risikobetonet. Der sættes i undersøgelsen fokus på uddannelse, fritidsinteresser og bilkørsel med venner.*

### Baggrund

At unge bilister udgør et særligt problemfelt i relation til trafiksikkerhed er et veldokumenteret faktum (Bernhoft, 2001; Carstensen & Fosgerau, 2001; Danmarks Statistik, 2001; Gregersen, 1996; Møller, 2002). Mange forskellige faktorer medvirker til, at unge bilister er overrepræsenteret i færdselsuheld. De mange faktorer kan inddeles i to generelle kategorier (Gregersen & Bjurulf, 1996; Gregersen, 1996). Den ene kategori vedrører indlæringsprocessen herunder erhvervelse af kørekort og efterfølgende opbygning af køreefaring. Den anden kategori vedrører en bred vifte af individuelle og sociale faktorer, der er kendetegnende for den enkelte bilist og som vedkommende bringer med sig ind i den trafikale situation. Det kan f.eks. være alder, køn, modenhed, gruppenormer eller livsstil.

Den undersøgelse, hvorfra udvalgte resultater refereres her, vedrører sidstnævnte kategori af faktorer. Undersøgelsen er en del af et ph.d. projekt med sammenhæng mellem livsstil og trafikale adfærd som det overordnede tema. Projektet er motiveret af tidligere forskning, der har dokumenteret, at nogle unge bilister har større uheldsrisiko end andre. Bestræbelsen på at afdække hvorfor nogle unge har større uheldsrisiko end andre, samt hvilke unge det drejer sig om, har sat fokus på unges livsstil (se f.eks. Schulze, 1990; Beirness & Simpson, 1991; Berg, 1994; Gregersen & Berg, 1994; Chlioutakitis, 1999; Schulze, 1999). Det har ført til en begyndende indsigt i forhold, der er karakteristiske for unge med høj hhv. lav uheldsrisiko. F.eks. viste Gregersen & Berg (1994), at det ofte at drikke alkohol, at være interesseret i biler og at køre meget for nogle unge var del af en højrisikoprofil. Samme undersøgelse viste, at det sjældent at drikke alkohol og sjældent at køre bil for andre unge var en del af en højrisikoprofil. Blandt de unge med høj uheldsrisiko var der således både unge, der drak ofte, og unge der drak sjældent. Tilsvarende viste undersøgelsen, at det at gå i byen ofte både kunne være del af en højrisikoprofil og en lavrisikoprofil. Denne og andre undersøgelser har tydeliggjort, at sammenhænge mellem livsstil og trafikale adfærd hverken kan forstås eller beskrives baseret på enkelt-

stående livsstilsaspekter som f.eks. alkoholforbrug eller antal byture. Endelig har de tidligere undersøgelser bidraget til at tydeliggøre 'bilkørsel med ekstramotiv' som et centralt aspekt i relation til unge bilisters trafikale adfærd. Bilkørsel med ekstramotiv vil sige at køre bil med andre motiver end transportbehov som det primære. Ikke alle unge med høj uheldsrisiko kører bil med ekstramotiv. Til gengæld forekommer bilkørsel med ekstramotiv ikke blandt unge med lav uheldsrisiko. På den baggrund er det relevant at benytte bilkørsel med ekstramotiv som indgang til en sammenhængende forståelse af de enkelte livsstilsaspekter og deres relation til unges trafikale adfærd.

Danmarks TransportForskning gennemførte derfor en fokusgruppeinterviewundersøgelse med fokus på bilkørselens subjektive betydning i ungdomslivet (Møller, 2002). Et centralt resultat var, at unge mennesker foruden at benytte bilkørsel som et transportmiddel, der giver frihed i dagligdagen, også benytter bilkørsel til at synliggøre sig for omverdenen til at opnå status i egne og andres øjne og til at demonstrere kontrol over bil såvel som tilværelsen. Endvidere blev uddannelse, fritidsaktiviteter og bilorienteret samvær med kammerater fundet centrale for bilkørsel med ekstramotiv. Endelig viste undersøgelsen, at bilkørselens subjektive betydning blev afspejlet i de unges kørestil.

Den undersøgelse, der refereres her, er baseret på fokusgruppeinterviewundersøgelsen og har til formål at belyse udvalgte resultater i en større målestok. Undersøgelsen er endnu ikke afsluttet. De resultater, der fremlægges, omfatter således de første foreløbige analyser.

## **Formål**

Formålet med den del af undersøgelsen, hvis resultater refereres her, har været at undersøge, om graden af risikobetonet kørestil blandt unge bilister varierer i forhold til udvalgte livsstilsaspekter.

## **Metode**

Undersøgelsen er en spørgeskemaundersøgelse baseret på posttilsendte spørgeskemaer. I alt 4004 unge i alderen 18-24 år med kørekort til almindelig personbil (kategori B) blev udtrukket tilfældigt fra det centrale kørekortregister. Der blev stratificeret for alder og køn, således at der blev udtrukket 286 i hver aldersgruppe for begge køn. Tidsperioden, fra udtrækket blev foretaget, til dataindsamlingsperioden kunne afsluttes, medførte, at 120 af de 24-årige nåede at fylde 25, inden de returnerede spørgeskemaet og tilsvarende for de øvrige aldersgrupper.

Af de 4004 måtte i alt 88 udgå af undersøgelsen. Disse unge havde ikke (og havde aldrig haft) kørekort til personbil, de var bortrejst eller var flyttet. Derudover meddelte i alt 6 personer, at de ikke ønskede at deltage i undersøgelsen. Der blev anvendt 1 rykker. I alt 2418 unge udfyldte og returnerede spørgeskemaet svarende til en svarprocent på 62%. Ud af de 2418 respondenter var 55,7% kvinder (N= 1347) og 44,3% mænd (N= 1071).

Spørgeskemaet indeholder tre kategorier af spørgsmål, der alle er motiveret af resultatet fra fokusgruppeinterviewundersøgelsen. Den første kategori er baggrundsfactorer som f.eks. køn, alder og

størrelsen på den by, som den unge bor i. Den anden kategori vedrører kørestil med særlig fokus på risikobetonet adfærd samt involvering i færdselsuheld. Den tredje kategori vedrører udvalgte aspekter af de unges livsstil. Disse livsstils aspekter falder i to grupper. Den ene vedrører bilkørsel f.eks. omfang og formål med bilkørsel, bilkørsel med venner, samt betydning af at kunne køre bil. Den anden vedrører andre aspekter af de unges tilværelse som f.eks. fritidsaktiviteter og uddannelse.

Til analyse af om graden risikobetonet kørestil varierer i forhold til udvalgte livsstilsaspekter er der benyttet variansanalyse (one way). Kørestil er i analysen baseret på tre variable der i analysen er defineret så de går fra 0% til 100% risikovillighed.

To af de tre variable vedrører hvor ofte den unge overholder hastighedsgrænsen henholdsvis inden for og uden for bymæssig bebyggelse. Svarmulighederne ved disse to spørgsmål var: 'aldrig', 'sjældent', 'af og til', 'oftest' eller 'altid'. Svarmuligheden 'aldrig' er sat til 100% risikovillighed, 'sjældent' til 80%, 'af og til' til 60%, 'oftest' til 40% og 'altid' til 20% risikovillighed. På den måde gælder det at et højt gennemsnit er udtryk for en kørestil med en høj grad af risikovillighed.

Den tredje variabel er en samlevariabel baseret på i alt 12 spørgsmål. De 12 spørgsmål vedrører, hvor ofte den unge foretager forskellige risikobetonede handlinger i trafikken. Risikobetonede handlinger kan f.eks. være at køre om kap med andre trafikanter, at prøve at komme først ud af et signalreguleret kryds eller at køre gennem et sving ved høj fart. Svarmulighederne ved dette spørgsmål var: 'meget ofte', 'ofte', 'af og til', 'sjældent' og 'aldrig'. Hvis der er svaret 'meget ofte', 'ofte' eller 'af og til' gives der 1 point. Hvis der er svaret 'sjældent' eller 'aldrig' gives 0 point. Der gives point for hvert af de 12 delspørgsmål der således hver især svarer til 8.33% risikovillighed. Også ved denne variabel gælder det, at et højt gennemsnit er udtryk for en kørestil med en høj grad af risikovillighed.

Med hensyn til livsstil sættes der i analysen fokus på følgende udvalgte aspekter: Uddannelse, fritidsaktiviteter, bilorienteret samvær med kammerater og kørselsmønster. Disse livsstilsaspekter er udvalgt med udgangspunkt i resultatet af fokusgruppeinterviewundersøgelsen.

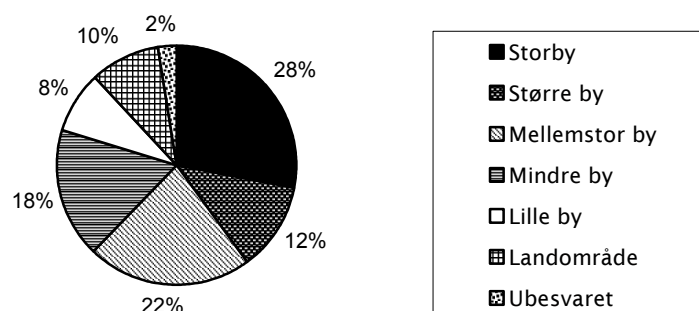
## Resultater

I det følgende præsenteres indledningsvis en deltagerprofil baseret på baggrundsfaktorer samt centrale livsstilsaspekter. Dernæst præsenteres resultater vedrørende forskelle i kørestil i relation til livsstil.

### Deltagerprofil

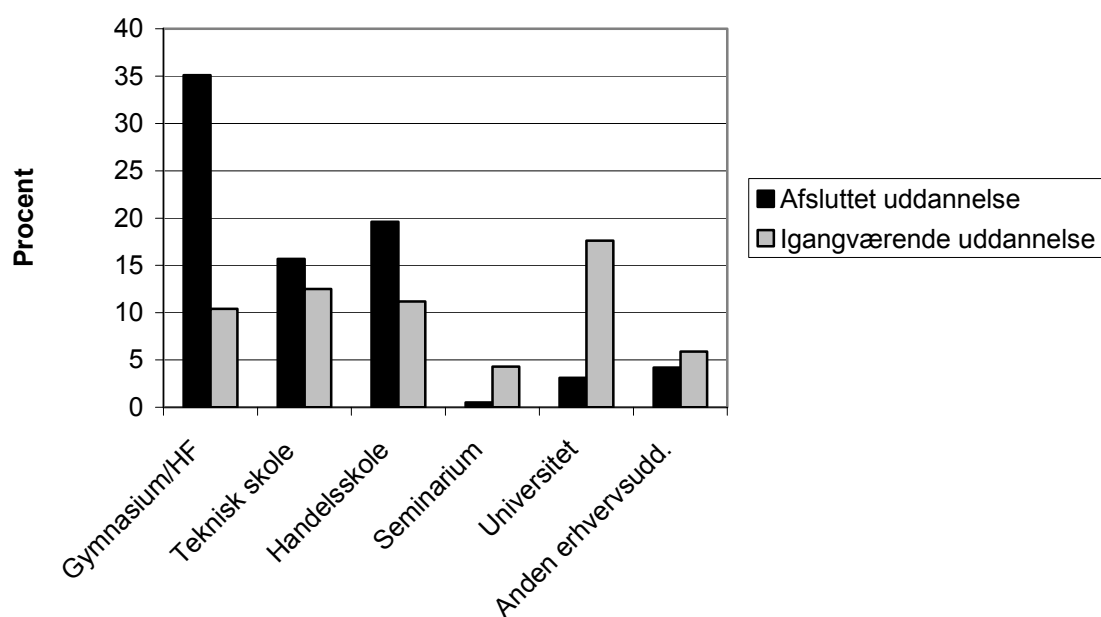
De unge er mellem 18 og 25 år. De 18-årige og 25-årige udgør hhv. 8,2% (N=198) og 5% (N=120). De øvrige aldersgrupper udgør mellem 12,7 og 15,3 % af datamaterialet. Den største aldersgruppe er de 19-årige, der udgør 17,4% (N=420).

De deltagende unge er fra hele Danmark og fordeler sig, som det fremgår af nedenstående figur nogenlunde jævnt mellem store og små byer. Den største gruppe unge bor dog i en storby.



Figur 1 Deltagernes procentvise fordeling på byer af forskellig størrelse.

Med hensyn til socioøkonomisk status er den største gruppe af de unge under uddannelse (56%), mens den næststørste gruppe er i beskæftigelse (36%). 3% er arbejdsledige. De resterende 4% har barselsorlov, er langtidssygemeldt el. lign.

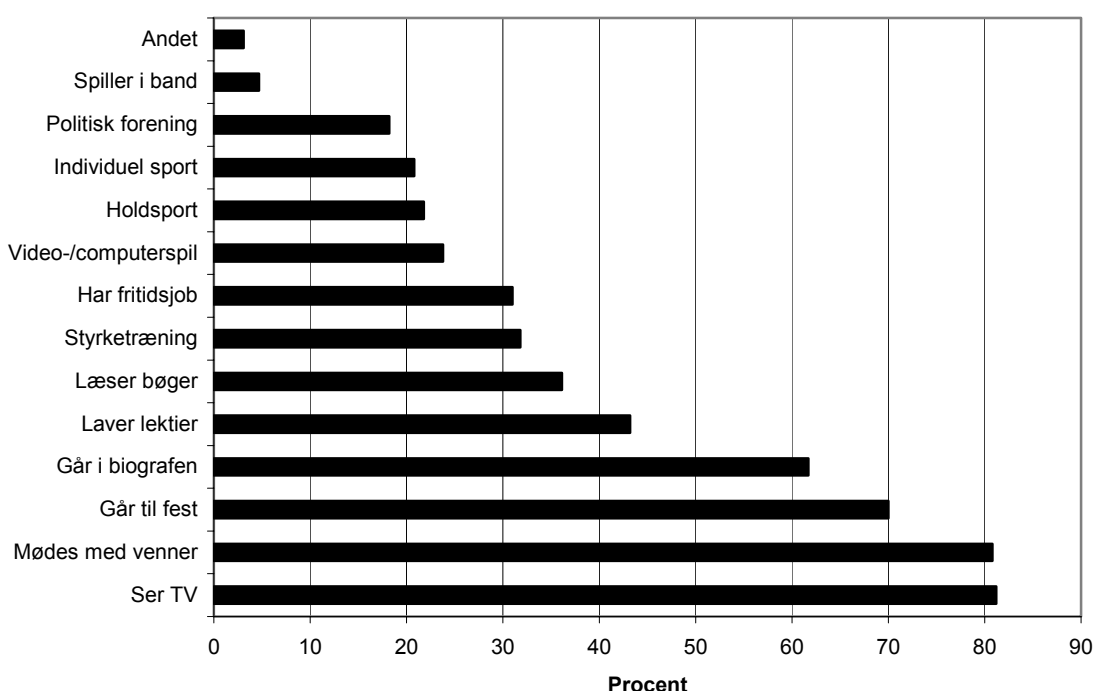


Figur 2 De unges procentvise fordeling med hensyn til igangværende og afsluttet uddannelse på forskellige uddannelsesinstitutioner.

I undersøgelsen spørges der til på hvilke uddannelsesinstitutioner de unge har afsluttet eller er i gang med en uddannelse. Som det fremgår af nedenstående model, kommer gymnasiet/HF ind på en første plads idet 35,1% af de unge har afsluttet gymnasiet/HF mens 10,4% er i gang med et sådant uddannelsesforløb.

Handelsskole kommer ind på en andenplads efterfulgt af teknisk skole. Der er flere, der har afsluttet en uddannelse på handelsskole (19,6%) end på teknisk skole (15,7%). Til gengæld er der lidt flere der er i gang med en uddannelse på teknisk skole end på handelsskole (hhv. 12,5% og 11,2%). Med hensyn til igangværende uddannelse er den største gruppe (17,6%) i gang med en universitetsuddannelse. Kun meget få (0,5%) har afsluttet en seminarieuddannelse.

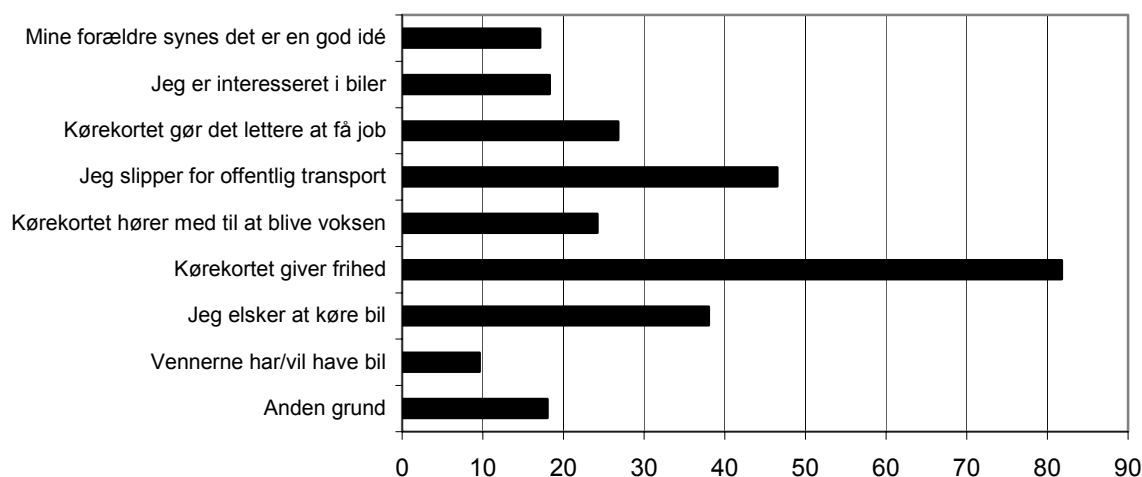
På spørgsmålet om hvad de laver i deres fritid, svarer langt de fleste unge, at de ser TV (81,2%), og at de mødes med deres venner (80,8%). Der er også mange, der går til fest (70%) og i biografen (61,7%). Knap en tredjedel (31,8%) styrketræner. Styrketræning er dermed den mest udbredte sportsgren blandt de unge efterfulgt af først holdsport og dernæst individuel sport. Under halvdelen (43%) laver lektier i fritiden, mens lidt over 1/3 (36,1%) læser bøger. Knap 1/3 (31%) har et fritidsjob.



*Figur 3 Angivelse af hvor mange procent af de unge, der deltager i følgende aktivitet i sin fritid.*

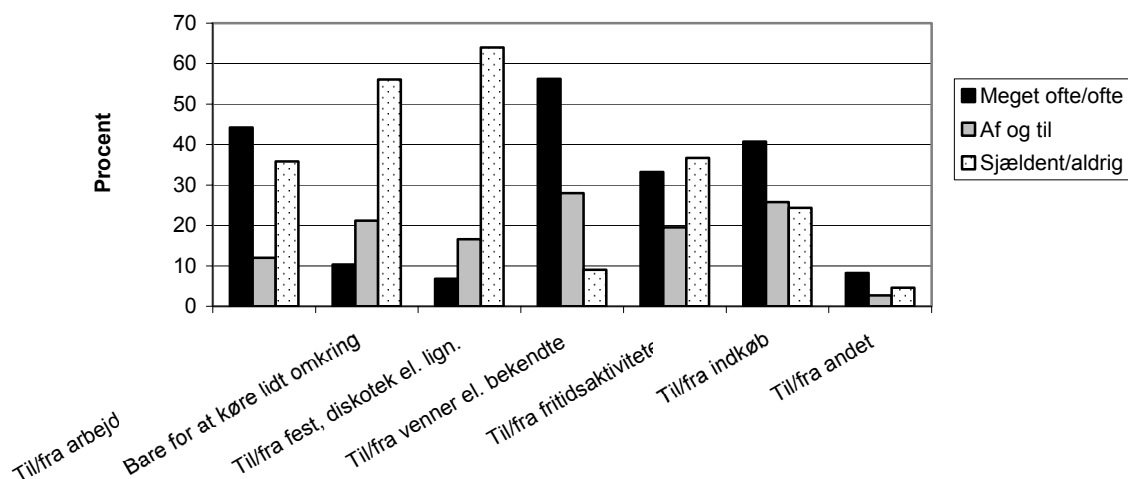
Langt de fleste af de unge (83%) fik kørekort til almindelig personbil (kategori B) som 18-årig. 8% fik kørekort som 19-årig og 3% som 20-årig. De unge blev spurgt, hvorfor de tog kørekort, og som det fremgår af nedenstående figur 4, tog en meget stor del af de unge kørekort, fordi et kørekort giver frihed (81,8%). Som det fremgår af figur 4, er muligheden for at slippe for at tage offentlige transportmidler samt glæde ved at køre bil også blandt de væsentlige grunde til at de tog kørekort.

Blandt de unge er der kun meget få (3%), der ikke har adgang til bil. Af dem der har adgang til bil, er der 35%, der har deres egen bil, og 4% der har firmabil. De øvrige har mulighed for at låne en bil i større eller mindre omfang.



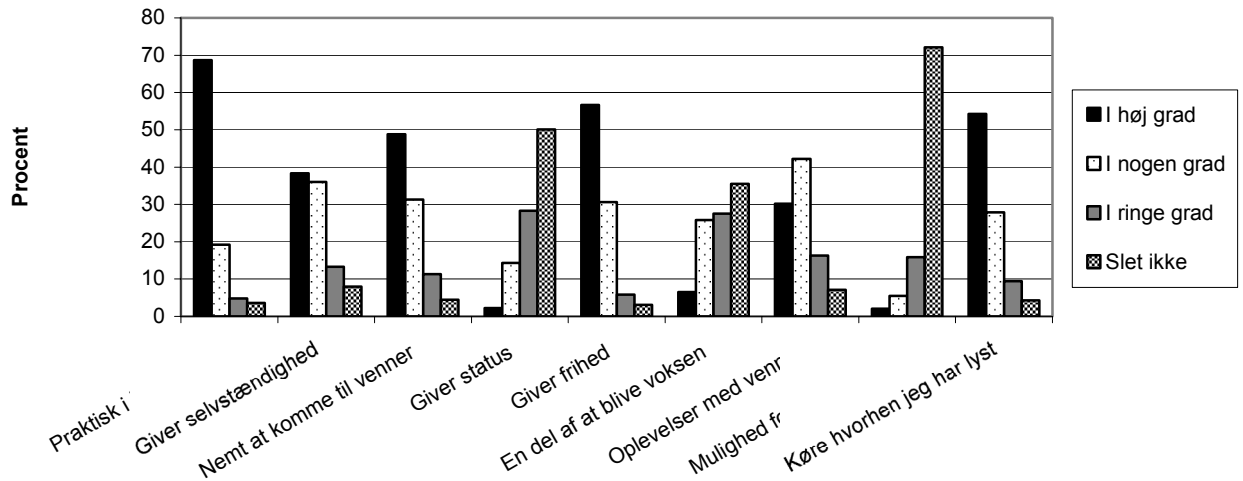
Figur 4 Procentvis fordeling med hensyn til hvorfor de unge tog kørekort.

De fleste af de unge kører jævnligt bil (som fører). Halvdelen (50%) kører 4-7 dage om ugen, og ca. en fjerdedel (26%) kører 1-3 dage om ugen. Halvdelen kører lige meget på hverdage og i weekenden. 27% kører mest på hverdage og 23% kører mest i weekenden. Bilkørsel til/fra venner er udbredt blandt de unge. En stor gruppe kører bil til/fra arbejde eller uddannelse. 33% af de unge har været involveret i et færdselsuheld. Den unge var fører af bilen i 74,8% af disse uheld.



Figur 5 Procentvis fordeling af bilkørsel i forbindelse med forskellige aktiviteter.

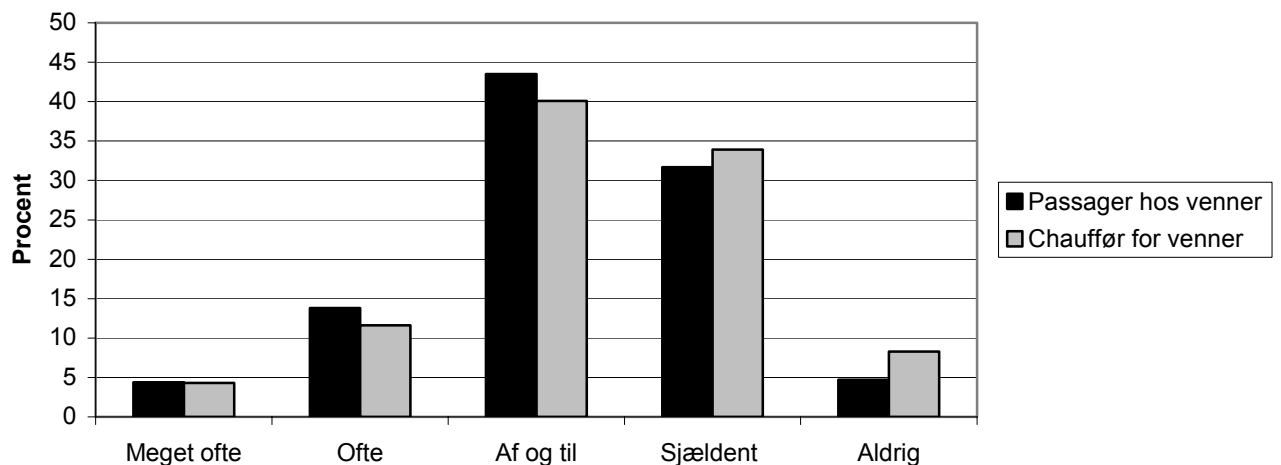
På spørgsmålet om hvad det betyder for dem at køre bil, er der, som det fremgår, en stor del (68,7%) af de unge, der mener, at bilkørsel er praktisk i hverdagen.



Figur 6 Procentvis fordeling af svar på spørgsmålet vedrørende hvad det betyder for den unge at kunne køre bil.

Der er også mange, der mener, at det at kunne køre bil i høj grad giver dem frihed (56,7%) og mulighed for at køre hvorhen de har lyst (54,3%). Til gengæld er der forholdsvis få, der mener at bilkørsel i høj grad giver status (2,2%), hører med til at blive voksen (6,5%) eller giver mulighed for at afregere (2,1%).

Vedrørende i hvilken udstrækning de unge interesserer sig for biler, har de fleste svaret, at de selv (71,2%) men også deres venner (81,1%) interesserer sig for biler i større eller mindre grad.



Figur 7 Omfang af bilkørsel med venner hhv. som passager og som chauffør.

Kun 28,6% har svaret, at de ikke interesserer sig for biler, og 18,4% at deres venner ikke interesserer sig for biler. Undersøgelsen tyder endvidere på, at det at køre bil med deres venner er forholdsvis ud-

bredt blandt de unge idet kun 4,7% aldrig er passager hos sin venner, og 8,3% aldrig er chauffør for deres venner. Omkring 1/3 af de unge kører dog sjældent bil med deres venner.

At køre bil med venner for sjov er et eksempel på bilkørsel med ekstramotiv. Knap 40% af de unge gør det 'aldrig', mens godt 60% gør det i større eller mindre omfang. Gruppen af unge, der kører bil med venner for sjov 'meget ofte' eller 'ofte', er dog forholdsvis lille (13%).

## **Livsstil og kørestil**

Som nævnt i ovenstående er de resultater, der præsenteres her de første foreløbige resultater af en analyse. I analysen er der set på relationen mellem de enkelte variable enkeltvis. Analysens næste skridt bliver at lave en analyse, hvor alle eller flere faktorer tages med f.eks. via regressionsanalyse.

Den gennemførte analyse viser, at graden af risikobetonet kørestil varierer signifikant mellem forskellige livsstilsaspekter og baggrundsfaktorer. Disse forskelle tegner et tydeligt mønster og giver dermed mulighed for at skitsere nogle karakteristika, der generelt er kendetegnende for unge med en høj grad af risikobetonet kørestil.

Analysen viser, at de unge mænds kørestil er mere risikobetonet end de unge kvinders kørestil ( $P < 0.0001$ ). Analysen viser endvidere, at grad af risikobetonet kørestil varierer efter de unges socio-økonomiske status. Således har de unge, hvis primære beskæftigelse er arbejde, en signifikant mere risikobetonet kørestil end de unge, der er i gang med en uddannelse ( $P < 0.0001$ ).

Med hensyn til de unges kørselsmønster viser analysen signifikante forskelle i risikobetonet kørestil. Jo mere de unge kører, jo mere risikobetonet en kørestil har de. Dette gælder uanset om omfanget af deres bilkørsel vurderes ud fra antal kørte kilometer, eller hvor mange dage om ugen de kører bil. Derudover viser analysen, at dem, der som fører af en personbil har været involveret i et færdselsuheld, har en signifikant mere risikobetonet kørestil ( $P < 0.001$ ).

Analysen viser, at unge, der er i gang med eller har afsluttet et uddannelsesforløb på en teknisk skole, har en kørestil, der i høj grad er risikobetonet. Dette gælder både de unge der har afsluttet en uddannelse på teknisk skole, og de unge der er i gang med en uddannelse på teknisk skole. De unge fra handelsskole ligger også højt med hensyn til risikobetonet kørestil. Analysen viser endvidere, at kørestilen blandt de unge der er i gang med eller har afsluttet en uddannelse på et universitet, samt de unge der er i gang med en uddannelse på et seminarium er signifikant mindre risikobetonet end kørestilen blandt unge fra handelsskole og teknisk skole. De unge der havde afsluttet en uddannelse på et seminarium, måtte udelades af analysen, da der var meget få personer i denne gruppe ( $N=12$ ).

Vedrørende de unges fritidsaktiviteter viser analysen, at graden af risikobetonet kørestil varierer signifikant ( $P < 0.0001$ ) mellem de forskellige fritidsaktiviteter. Som for de øvrige variable er analysen foretaget enkeltvis for hver af de tre variable, der beskriver risikobetonet kørestil. Som det fremgår af nedenstående tabel, tegner der sig et karakteristisk mønster, der opsummeres i nedenstående tabel i relation til hver af de tre variable, der afdækker risikobetonet kørestil. For hver af de tre kørestilsvariable viser tabellen de fire fritidsaktiviteter med hhv. den højeste og laveste score mht. risikobetonet køre-



stil. Den højeste hhv. laveste score står øverst. Som det fremgår af tabellen, har de unge, der spiller video-/computerspil i deres fritid samt de unge, der dyrker styrketræning, en høj grad af risikobetonet kørestil. Tilsvarende har de unge, der læser bøger, og dem der laver lektier i deres fritid, en kørestil, der kun i ringe grad er risikobetonet.

Hastighedsgrænse by		Hastighedsgrænse land		Anden risikobetonet adfærd	
Høj grad af risikobetonet kørestil	Lav grad af risikobetonet kørestil	Høj grad af risikobetonet kørestil	Lav grad af risikobetonet kørestil	Høj grad af risikobetonet kørestil	Lav grad af risikobetonet kørestil
Video/computer spil	Bøger	Video/computerspil	Bøger	Video/computerspil	Lektier
Styrketræning	Lektier	Holdsport	Lektier	Styrketræning	Bøger
Individuel sport	Andet	Styrketræning	Biografen	Fest	Band
Holdsport	Fritidsjob	Spille i band	Fritidsjob	TV	Politisk forening

*Tabel 1 De fire fritidsinteresser med den højeste hhv. laveste grad af risikobetonet kørestil.*

I forbindelse med det aspekt af de unges livsstil der vedrører samvær med kammerater omkring bilkørsel, tegner der sig også et signifikant mønster. Tendensen i dette mønster er, at jo mere samvær med kammeraterne omkring bilkørsel de unge har, jo mere risikobetonet kørestil har de. Bilorienteret samvær med kammerater afdækkes via i alt 6 variable, der vedrører interessen for biler og omfanget af bilkørsel indenfor og sammen med vennekredsen. Analysen viser, at de unge der 'meget ofte' eller 'ofte' er chauffør for deres venner har en signifikant ( $P < 0.0001$ ) mere risikobetonet kørestil end de unge der 'sjældent' eller 'aldrig' er det. Tilsvarende har de unge der har svaret 'ja, meget' på spørgsmålet, om de interesserer sig for biler, en signifikant ( $P < 0.0001$ ) mere risikobetonet kørestil end de unge der har svaret 'ja, lidt' eller 'nej' på samme spørgsmål. Analysen viser endvidere, at de unge, der har svaret 'ja, meget ofte' på spørgsmålet, om det kan ske, at de i bil kører rundt med vennerne for sjov, har en signifikant ( $P < 0.0001$ ) mere risikobetonet kørestil, end dem der på det samme spørgsmål har svaret 'ja, af og til', 'ja, men sjældent' eller 'nej'.

Det sidste aspekt vedr. kørestil og livsstil, der skal fremhæves, vedrører, hvad det betyder for den unge at køre bil. Baseret på analysens resultater tegner der sig en generel signifikant ( $P < 0.001$ ) tendens til, at jo større betydning den unge tillægger det at kunne køre bil, jo mere risikobetonet en kørestil har vedkommende. Som eksempler på dette skal her fremhæves to betydninger af bilkørsel. Den første betydning er, at 'bilkørsel giver status'. Den anden betydning er, at bilkørsel giver 'mulighed for at afreagere'. Som tidligere nævnt viser analysen, at det er et mindretal af de unge, der mener, at bilkørsel 'i høj grad' giver status (2,2%) og mulighed for at afreagere (2,1%). De unge, der mener dette, har imidlertid en signifikant ( $P < 0.001$ ) mere risikobetonet kørestil, end unge, der 'slet ikke' mener, at bilkørsel giver status eller mulighed for at afreagere.

## Diskussion

Unge mænd har generelt større uheldsrisiko end unge kvinder (Danmarks Statistik, 2001). Denne forskel kan ikke forklares vha. antal kørte kilometer alene, idet unge mænd har større uheldsrisiko per kørt kilometer end unge kvinder (Bernhoft, 2001). Denne analyse viser, at de unge mænd har en mere risikobetonet kørestil end de unge kvinder. Dermed bidrager analysen til en forståelse af, hvorfor unge mænd oftere end unge kvinder figurerer i uheldsstatistikken.

Variationsanalysen viser signifikante forskelle i graden af risikobetonet kørestil mellem forskellige aspekter af de unges livsstil. Undersøgelsen bidrager dermed til viden om, hvilke aspekter af unges livsstil der er relevante for en forståelse af deres trafikale adfærd. Endvidere sætter undersøgelsen fokus på to aspekter af unges livsstil, der hidtil kun i begrænset omfang har været belyst i relation til unges bilkørsel. Det drejer sig om uddannelse og bilkørsel med venner.

Analysen viser, at unge i arbejde har en signifikant mere risikobetonet kørestil end unge under uddannelse. Endvidere viser undersøgelsen, at unge der er i gang med eller har afsluttet en uddannelse på en handelsskole eller teknisk skole har en signifikant mere risikobetonet kørestil end unge der er i gang med eller har afsluttet en uddannelse på et universitet. Dette resultat er i overensstemmelse med Murray (1998). Murray viste i en analyse af uheld med unge svenske bilister, at unge med kort uddannelse og ringe skolefærdigheder er overrepræsenteret i færdselsuheld.

Risikobetonet kørestil er i denne undersøgelse baseret på hvor ofte de unge foretager forskellige handlinger i trafikken, der er uhensigtsmæssige ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv. Det antages i undersøgelsen, at en høj grad af risikobetonet kørestil fører til flere færdselsuheld. Kun et longitudinelt design med de samme unge vil kunne afdække, om det faktisk er tilfældet. Resultatet af denne analyse indikerer imidlertid, at risikobetonet kørestil fører til uheld, idet de unge, der på undersøgelsestidspunktet har været involveret i et uheld, har en signifikant ( $P < 0.001$ ) mere risikobetonet kørestil, end de unge der ikke har. Dette støttes endvidere af resultatet fra andre undersøgelser (se f.eks. Haglund & Åberg, 2002), der indikerer stabilitet i bilisters kørestil. At de unge, der har været involveret i et færdselsuheld, har en mere risikobetonet kørestil, indikerer endvidere, at involvering i et færdselsuheld kun i et begrænset omfang har en korregerende effekt på unges kørestil.

Vedr. bilkørsel med venner tydeliggør denne undersøgelse, at bilkørsel for sjov med venner er relateret til en risikobetonet kørestil. Dette er i overensstemmelse med tidligere undersøgelser, der har vist, at bilkørsel med ekstramotiv er relateret til høj uheldsrisiko (se f.eks. Gregersen & Berg, 1994) men tydeliggør samtidig netop samværet med kammerater som et centralt aspekt.

Som nævnt viser analysen, at de unge, der i fritiden dyrker styrketræning og/eller spiller video-/computerspil, har en signifikant mere risikobetonet kørestil end de unge, der læser bøger og laver lektier. Det er karakteristisk for disse fritidsaktiviteter, at de giver stor individuel frihed til at udføre dem, når det passer den enkelte. Dette er i god overensstemmelse med resultatet af fokusgruppeinterview-

undersøgelsen, der viste en tendens til, at de unge, der udviste stor risikovillighed, havde en meget spontan og impulsiv fritid uden faste planer på bestemte tidspunkter.

Som det er fremgået, er det et fåtal af de unge, der mener, at bilkørsel i høj grad giver status og mulighed for at afreagere. Til gengæld har dette fåtal en høj grad af risikobetonet kørestil. Et sådant resultat giver anledning til overvejelser vedrørende om unge, der i høj grad benytter bilen som udtryksmiddel og i den forbindelse udviser stor risikovillighed, udgør en lille men ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt meget problematisk gruppe af de unge bilister.

Analysen bidrager til at tydeliggøre relevante aspekter af de unges livsstil i relation til deres kørestil. Imidlertid har analysen den begrænsning, at det ikke er muligt at se, hvorledes de enkelte livstilsaspekter er relateret til hinanden. Næste skridt i analysen bliver at belyse sammenhængen mellem de enkelte aspekter med henblik på at kunne tegne en egentlig profil over unge med en høj grad af risikobetonet kørestil.

## Litteratur

- Beirness, P. J. & Simpson, H. M. (1991). Predicting young driver crash involvement: The role of lifestyle factors. International Symposium New to the road, Prevention measures for young and novice drivers, Halifax.
- Berg, H.Y. (1994). *Livsstil, trafik och unga bilförare. En intervjustudie*. Sverige, Universitetet i Linköping.
- Bernhoft, I. M. (2001). Risiko i trafikken 1997 – 1999. Danmark, Danmarks TransportForskning, notat 9, 2001.
- Carstensen, G. & Fosgerau, M. (2001). Udviklingen i unges uheld. Danmark, Danmarks TransportForskning, Arbejdsnotat.
- Chliaoutakis, J. E., Darviri, C., Demakakos, P. T. (1999). The impact of young drivers' lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area. I: Accident Analysis and prevention, Vol. 31, pp. 771-780.
- Danmarks Statistik (2001). Færdselsuheld 2000. Danmark, Danmarks Statistiks Trykkeri.
- Gregersen, N. P. (1996). Ungdomars bilkörning. Varför är ungdomar så olycksdrabbade? Hur kan utbildning förbättra situationen? Sverige, VTI rapport 409.
- Gregersen, N. P. & berg, H. Y. (1994). Lifestyle and traffic accidents among young drivers. I: Accident Analysis and Prevention, Vol. 26, No. 3, pp. 297-303.
- Gregersen, N. P. & Bjurulf, (1996). Young novice drivers: towards a model of their accident involvement. I: Accident Analysis and Prevention, Vol. 28, No. 2, pp. 229-241.
- Haglund, M. & Åberg, L. (2002). Stability in drivers' speed choice. I: Transportation Research Part F, 5, pp. 177-188.

- Murray, Å. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents. I: Accident Analysis and Prevention, Vol. 30, No. 2, pp. 169-182.
- Møller, M. (2002). Livsstil og trafikale handlinger. En fokusgruppeinterviewundersøgelse med unge bilister. Danmark, Danmarks TransportForskning, Rapport 2, 2002.
- Møller, M (2003). Unge i uheld. Delrapport 1 og 2. Danmark, Amterne i Danmark.
- Schulze, H. (1990). Lifestyle, leisurestyle and traffic behaviour of young drivers. Proceedings of Road Safety and Traffic environment in Europe, Sverige, VTI rapport 364A.
- Schulze, H. (1999). Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrhalten 18- bis 34 jähriger Verkehrsteilnehmer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Tyskland, Bast, Heft M 103.